

DECLARACIÓ DELS COL·LEGIS PROFESSIONALS SOBRE LA LICITACIÓ DEL PROJECTE DE L'ESTACIÓ DE SAGRERA

A desembre de 2015, els col·legis d'Arquitectes, d'Economistes, d'Enginyers de Camins i d'Enginyers Industrials de Catalunya, vàrem signar el Manifest sobre la Sagrera amb la voluntat de posar en valor el projecte Sagrera en tant que peça clau del nou model de xarxa ferroviària de l'alta velocitat a Catalunya i també per l'enorme impacte urbanístic que suposa resoldre la històrica cicatriu de la xarxa ferroviària que ha dividit històricament la ciutat en dos.

L'estació de La Sagrera i els espais urbans del seu entorn esdevindran inevitablement un referent de la ciutat i han d'aportar un nou valor urbà capaç d'integrar-se i de millorar tant el teixit urbà com el nivell de benestar de la ciutadania.

Tanmateix, una estació com la de La Sagrera és molt més del que podrà percebre el viatger. A sota de l'estació d'Alta Velocitat hi haurà l'estació de Rodalies amb les vies d'ample ibèric i just al costat, la xarxa de metro i autobusos. Un nus intermodal com la Sagrera necessita els espais destinats a accessos a cada mode de transport, els espais destinats a connexió entre els diferents modes, la connexió amb la xarxa viària, els aparcaments, l'estació d'autobusos interurbans i les sortides als carrers de la ciutat que es produiran a diferents nivells, donada l'orografia de l'entorn geogràfic.

Aleshores ja reclamaven gestionar el projecte Sagrera amb aquesta visió de futur i amb la voluntat d'assolir els reptes tecnològics, funcionals, de mobilitat, d'eficiència de la xarxa, urbanístics i de qualitat urbana.

Els JJOO de Barcelona 92 ja van posar de manifest la capacitat d'aquest país per gestionar grans projectes. La gestió de La Sagrera va ser objecte d'un pacte entre l'Estat (a través del Ministeri de Foment), la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona materialitzat en la societat Barcelona Sagrera Alta Velocitat SA (BSAV). En el sí d'aquesta societat, les parts es comprometien a tirar endavant La Sagrera de manera consensuada entre les tres institucions.

Sota aquesta voluntat de consens, BSAV va adjudicar, a l'octubre de 2008, la redacció dels projectes de condicionament arquitectònic i instal·lacions de la nova estació. La crisi econòmica i les dificultats del públic a l'hora de finançar aquell projecte van donar lloc, a l'octubre de 2011, a un nou acord per tal de fer menys costós el projecte de la nova estació de Sagrera.

Calia adaptar aquell projecte ja redactat als nous paràmetres de la futura estació de Sagrera. El gran canvi es produeix a l'hora de gestionar aquesta nova licitació. L'ADIF, amb el suport de Fomento, que és qui aporta els recursos pressupostaris per a fer front a la licitació, ha prescindit de BSAV i ha decidit unilateralment les bases del nou concurs.

Si al 2008, BSAV va plantejar la licitació de la nova estació mitjançant dos barems, l'un econòmic i l'altre de capacitat tècnica:

Valoració de la proposta tècnica 60 punts

Valoració de la proposta econòmica 40 punts

Al 2015, l'ADIF fixa unilateralment les bases de la licitació capgirant els criteris de puntuació:

Valoració de la proposta tècnica 25 punts

Valoració de la proposta econòmica 75 punts

A on ens han portat els nous barems d'ADIF? Doncs a adjudicar el projecte a qui ha fet la baixa econòmica més important (criteri que, per descomptat cal tenir-lo en compte) malgrat que l'adjudicatari hagi presentat, a criteri del mateix ADIF, la pitjor de les propostes tècniques rebudes. És a dir, la infraestructura més estratègica per a la ciutat de Barcelona i per al país, la peça clau de l'operació de transformació urbana més significativa a Barcelona en l'actualitat i la gran porta al nostre país en alta velocitat, es confia a qui ni tant sols ha arribat a ser valorat amb la meitat dels 25 punts amb que es valorava la proposta tècnica.

Vagi per endavant que als quatre col·legis professionals que donem suport al present document, allò que ens preocupa no és qui guanya o perd una licitació, sinó que les bases de la mateixa reforcin la garantia amb la que s'han de projectar i executar reptes com el de la Sagrera.

Per això, demanem que l'ADIF respecti els criteris de valoració consensuats amb les demés administracions públiques i que la gestió d'aquest projecte s'encomani, com es venia fent, a Barcelona Sagrera Alta Velocitat SA que ja ha demostrat estar capacitada per assumir la direcció del projecte.

Sr. Lluís Comerón, degà del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

Sr. Joan B. Casas, degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya

Sr. Oriol Altisench, degà del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya

Sr. Jordi Guix, degà del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya

Barcelona, febrer de 2016



Col·legi d'Arquitectes
de Catalunya

 Col·legi d'Economistes
de Catalunya
*Al servei dels professionals
de l'economia i de l'empresa*



Camins.cat
Col·legi d'Enginyers de Camins,
Canals i Ports de Catalunya



Enginyers
Industrials de Catalunya